



Ausbaustrasse Emmerich–Oberhausen

Planfeststellungsabschnitt 1.2 (Oberhausen-Sterkrade)



Dieses Infoblatt ergänzt die Informationsbroschüre „Ausbaustracke Emmerich–Oberhausen“. Es erläutert die Inhalte, Pläne und Unterlagen, die für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingereicht wurden.

Geplante Maßnahmen im PFA 1.2 (Oberhausen-Sterkrade)

Der Planfeststellungsabschnitt 1.2 ist rund sieben Kilometer lang und beginnt in Oberhausen, kurz hinter dem Bahnübergang „Rothofstraße“. Der Abschnitt verläuft anschließend durch die Ortsteile Oberhausen-Sterkrade und Oberhausen-Holten und endet an der Stadtgrenze zu Dinslaken. Südöstlich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade sind zwei neue Gleise geplant, die rechts und links der bestehenden Gleise verlegt werden. Im Bereich des Bahnhofs endet das östlich liegende Gleis. Im folgenden Bereich – nordwestlich des Bahnhofs – wird nur ein zusätzliches Gleis gebaut. Dieses dritte Gleis verläuft bis kurz vor der Brücke der Bundesautobahn A 3 westlich der heutigen Gleise, danach östlich bis zum Ende des Abschnitts.

Neben dem Ausbau der Strecke Emmerich–Oberhausen ist auf Höhe der Gartroper Straße noch der Ausbau der bestehenden Streckenverbindung zum

Güterbahnhof Oberhausen-West geplant. Hier werden die Züge künftig aus Richtung Emmerich kommend unter der Strecke hindurch direkt in Richtung Güterbahnhof fahren, ohne den übrigen Zugverkehr zu beeinflussen.

Neue Bauwerke

Die heute entlang der Strecke vorhandenen Bahnübergänge (BÜ) werden im Zuge des Streckenausbaus beseitigt und überwiegend durch Brückenbauwerke ersetzt. Hierbei unterscheidet man Straßenüberführungen (SÜ), die die Straße über die Gleise führen, und Eisenbahnüberführungen (EÜ), die die Straße unter den Gleisen hindurchführen.

Im PFA 1.2 werden für die beiden Bahnübergänge „Sternstraße“ und „Hühnerstraße“ Eisenbahnüberführungen für den Fußgänger- und Radverkehr (EÜ (F)) errichtet:

■ **EÜ (F) „Sternstraße“:** Als Ersatz für den BÜ „Sternstraße“ ist circa 70 Meter neben dem heutigen Standort des Bahnübergangs eine Eisenbahnüberführung für Fußgänger und Radfahrer geplant. Das Bauwerk hat eine Höhe von 2,5 Metern, eine Weite von 4 Metern und ist durch Rampen barrierefrei zugänglich. Für den Kraftfahrzeugverkehr gibt es bereits heute am Bahnhof Oberhausen-Holten die

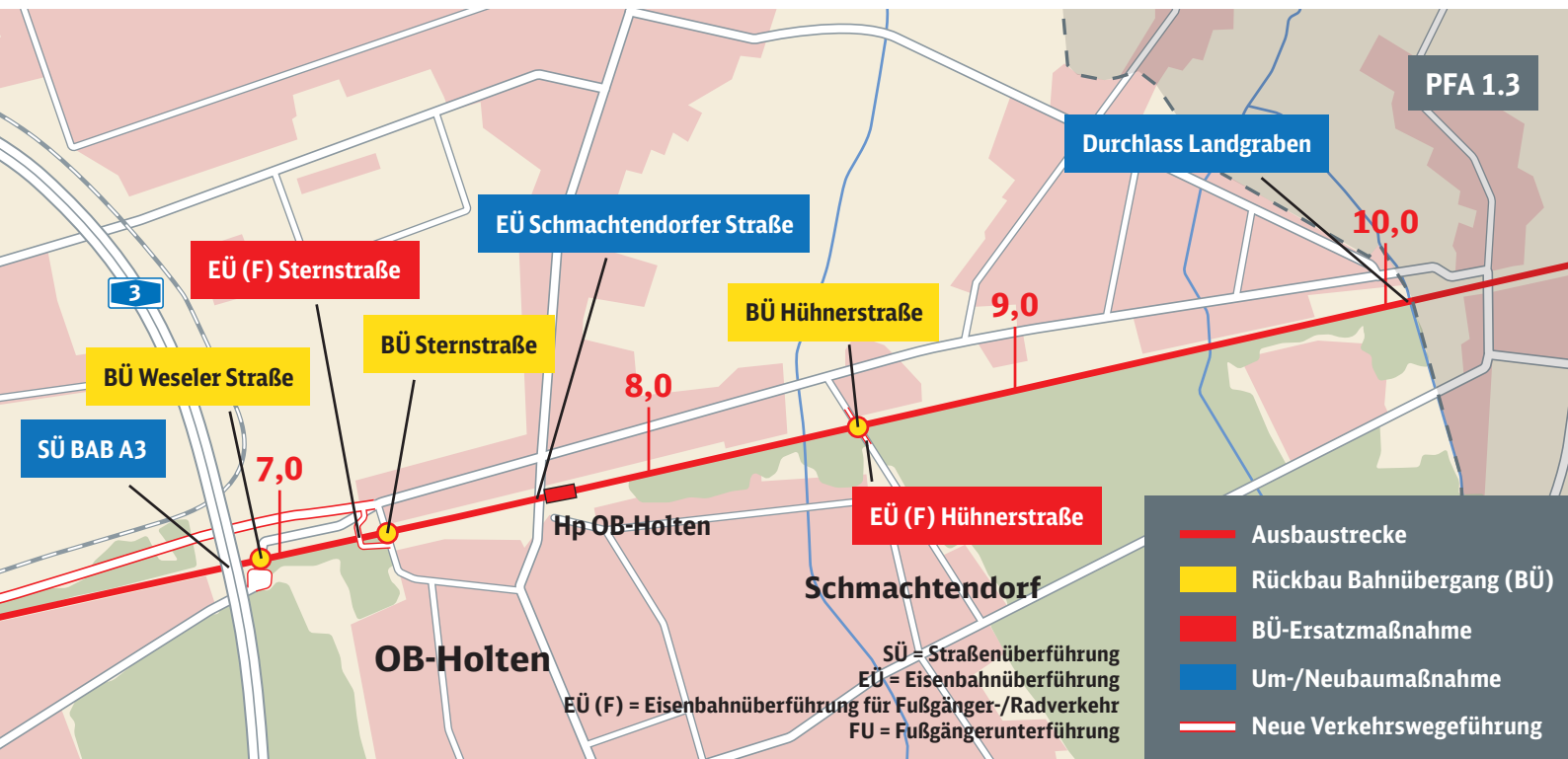
Möglichkeit, über die Schmachtendorfer Straße die Trasse zu unterqueren.

■ **EÜ (F) „Hühnerstraße“:** Der Bahnübergang „Hühnerstraße“ wird an gleicher Stelle durch eine Eisenbahnüberführung für den Fußgänger- und Radverkehr mit einer Höhe von 3 Metern und einer Weite von 4 Metern ersetzt. Auch dieses Bauwerk wird barrierefrei zugänglich sein. Der Kraftfahrzeugverkehr nutzt künftig auch hier die Schmachtendorfer Straße zur Querung der Gleise.

Der BÜ „Rosastraße“ wird durch die Straßenüberführung (SÜ) „Rosa-/Rothofstraße“ ersetzt, die sich im PFA 1.1 befindet.



Wartezeiten an geschlossenen Bahnübergängen gehören in Zukunft der Vergangenheit an.



Der BÜ „Weseler Straße“ wird geschlossen. Als Ersatz hierfür baut die Stadt Oberhausen südwestlich der Bahnstrecke die Verlängerung der Weseler Straße (L 215n) ab Höhe der Sternstraße bis zur Weierstraße.

Die SÜ „Weierstraße“ und die SÜ „BAB A 3“ (Autobahn A 3) werden neu gebaut. Die EÜ „Schmachtendorfer Straße“ muss für das zusätzliche Gleis erweitert werden.

Bahnhof Oberhausen-Sterkrade

Im Bahnhof Oberhausen-Sterkrade werden zwei neue Mittelbahnsteige gebaut. Diese weisen eine Höhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante auf und ermöglichen so einen bequemeren Einstieg in die Züge. Darüber hinaus wird die Personenunterführung neu gebaut und kann in Zukunft über Rampen zur Straße sowie über Aufzüge zum Bahnsteig barrierefrei erreicht werden.

Haltepunkt Oberhausen-Holten

Im Haltepunkt Oberhausen-Holten wird der bestehende Bahnsteig in Richtung Emmerich zurückgebaut und durch einen neuen, erhöhten Bahnsteig ersetzt. Der gegenüberliegende Bahnsteig in Richtung Oberhausen wird in gleicher Weise erneuert. Beide Bahnsteige können über Rampen barrierefrei erreicht werden.

Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass zur Einhaltung der vom Gesetzgeber festgelegten Schallmissionsgrenzwerte (gemäß 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Daher sind im PFA 1.2 insgesamt rund 10,6 Kilometer Schallschutzwände beidseitig der Gleise vorgesehen. Lediglich an der alten Schachanlage Sterkrade entsteht eine Lücke von circa 1,4 Kilometern auf der Westseite der Bahnstrecke und an der ehemaligen Deponie Hühnerheide eine Lücke von circa 700 Metern auf der Ostseite. Die Höhe der Schallschutzwände variiert zwischen 3 und 6 Metern, jeweils ab Schienenoberkante gemessen. Die Wände werden auf der der Bahn zugewandten Seite hoch schallabsorbierend ausgebildet. So wird der auftreffende Schall nicht reflektiert, auch Mehrfachreflexionen zwischen vorbeifahrendem Zug und Schallschutzwand sind damit ausgeschlossen.

Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) vorgesehen: Durch regelmäßiges Messen und Schleifen der Schienen können die Lärmemissionen dauerhaft um drei Dezibel reduziert werden. Das BüG ist im PFA 1.2 auf



Beispiel einer Schallschutzwand

allen Streckengleisen auf einer Gesamtlänge von rund 16,6 Kilometern geplant.

Für rund 2.700 Wohneinheiten, bei denen die Schallpegel trotz der beschriebenen aktiven Maßnahmen überschritten werden, ist zusätzlich passiver Schallschutz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um schalltechnische Verbesserungen an Gebäuden wie beispielsweise den Einbau von Schallschutzfenstern.

Erschütterungsschutz

Im PFA 1.2 sind zum Schutz der Anwohner Maßnahmen des Erschütterungsschutzes geplant. In dem sieben Kilometer langen Abschnitt ist auf einer Gesamtlänge von rund 22 Kilometern – verteilt auf drei beziehungsweise vier Gleise –



Heutige (links) und künftige Situation am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade. Im rechten Bild ist die optionale Verlängerung der Bahnsteige auf 215 Meter berücksichtigt, die den Halt von Ganzzügen (800 Sitzplätze) des geplanten Rhein-Ruhr-Express (RXX) ermöglichen würde.

der Einbau von sogenannten besohnten Schwellen vorgesehen. Diese speziellen Betonschwellen mit einer elastischen Kunststoffbeschichtung verringern die Weiterleitung von Schwingungen in das Schotterbett. So wird die Übertragung in den Untergrund und damit auch in benachbarte Objekte vermindert. Zudem werden an den beiden bestehenden Gleisen die besohnten Schwellen nachgerüstet.

Baustellenlogistik

Im PFA 1.2 fallen insgesamt circa 25.000 Kubikmeter Oberboden sowie rund 134.000 Kubikmeter überschüssige Bodenmaterialien an – das entspricht etwa 5.300 Güterwaggons. Soweit es die mechanischen Bodeneigenschaften zulassen, werden diese Materialien

erneut auf der Baustelle eingesetzt, zum Beispiel für Unterbau, Hinterfüllungen sowie für Rekultivierungs- und Landschaftsgestaltungsmaßnahmen. Alle nicht wieder verwendbaren Materialien werden nach den gesetzlichen Richtlinien getrennt, sortiert und gemäß den abfallrechtlichen Vorschriften entsorgt.

Baublauf

Der Bau des dritten Gleises soll unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs erfolgen. Vor Beginn der Maßnahmen an der Strecke werden neue Brückenbauwerke und die Verlängerung der Weseler Straße zur Weierstraße erstellt. So profitiert die örtliche Bevölkerung bereits frühzeitig von der Beseitigung der Bahnübergänge.

Der Transport der Baustoffe erfolgt nicht nur auf dem Schienenweg, sondern auch per Lkw über die Straße. So kann der Bahnbetrieb während der Bauarbeiten sichergestellt werden. Vollständige Straßen- und Streckensperrungen bleiben auf wenige Ausnahmen begrenzt.

Während der Bauzeit werden Baustellen-einrichtungsflächen sowie Baustraßen angelegt. Nach Abschluss der Arbeiten werden diese in das öffentliche Wege- und Straßennetz integriert oder vollständig zurückgebaut. Beeinträchtigungen für die Anwohner und den Verkehr lassen sich dabei nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Für eventuelle Unannehmlichkeiten bittet die Deutsche Bahn bereits im Vorfeld um Verständnis.

ABS 46/2 Emmerich – Oberhausen: Daten & Fakten zum PFA 1.2

Streckenlänge	rund 7 km
Lage der neuen Gleise (in Blickrichtung Emmerich)	Im südöstlichen Bereich des PFA werden 2 neue Gleise verlegt (beidseitig der bestehenden Strecke). Im Bereich des Bahnhofs Oberhausen-Sterkrade endet das östliche Gleis. Im Anschluss verläuft das neue Gleis bis kurz vor der Brücke der A 3 westlich, danach östlich der bestehenden Gleise.
Anzahl der zu beseitigenden Bahnübergänge	4
Neue Brückenbauwerke	2 Eisenbahnüberführungen
Schallschutz	insgesamt rund 10,6 km Schallschutzwände mit 3 bis 6 m Höhe über Schienenoberkante insgesamt rund 16,6 km Besonders überwachtes Gleis (auf 3 Gleisen) Circa 2.700 Wohneinheiten haben Anspruch auf passiven Schallschutz.
Erschütterungsschutz	besohlte Schwellen auf rund 22 km Länge (auf 3 bis 4 Gleisen)

Impressum

Herausgeber:
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg
Telefon: 0203 3017 2799
www.deutschebahn.com/
emmerich-oberhausen

Fotos:
Tibor Gugau/DB AG (S. 2),
Ralf Köster/DB PB (S. 3),
Julia Rübsam/DB PB (S. 4)

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Mai 2013

Das Projekt wird gefördert mit
Mitteln der Europäischen Union

